MIECZYSŁAW KULIGIEWICZ

KUTER POŚCIGOWY BATORY



WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

Opiniodawca:
TADEUSZ WYWERKA-PREKURAT

Redaktor:
HENRYKA WERNER

Okładka:
ADAM WERKA

Plansze kolorowe:
KRZYSZTOF CIEŚLAK,
MIECZYSŁAW KULIGIEWICZ

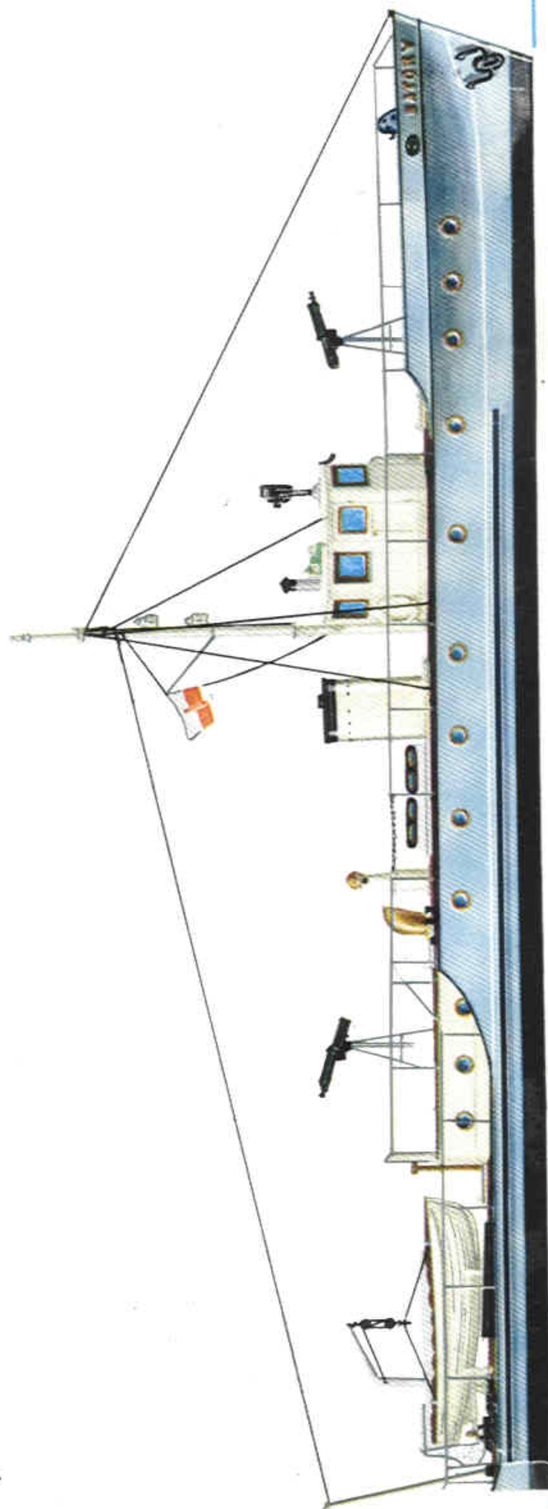
Opracowanie graficzne:
STANISŁAW CHORZEMSKI

Redaktor techniczny:
JADWIGA JEGOROW

Wydawnictwo MON
Kuligiewicz Mieczysław: *Kuter pościgowy „Batory”.* —
Wwa 1974. Wydawn. Obrony Nar. 8° s. 16
il. tab. tabl. [Seria] TBU [zeszyt] nr 28

UKD: 623.824
Marynarka wojenna

Broszura z serii TBU; zawiera opis rozwoju historycznego, konstrukcji i działania polskiego dozorowca „Batory”; bogato ilustrowana zdjęciami i planszami.



Sylwetka kutra pościgowego ***Batory*** **— 1933 r.**

Opiniodawca:
TADEUSZ WYWERKA-PREKURAT

Redaktor:
HENRYKA WERNER

Okładka:
ADAM WERKA

Plansze kolorowe:
KRZYSZTOF CIEŚLAK,
MIECZYSŁAW KULIGIEWICZ

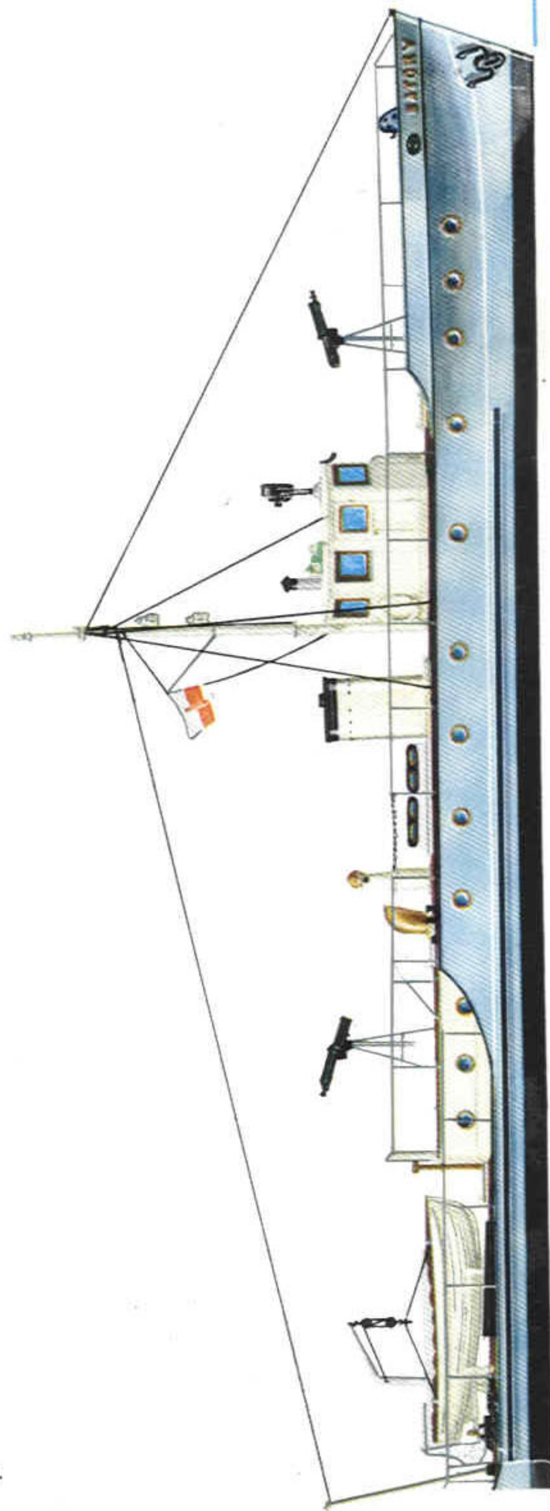
Opracowanie graficzne:
STANISŁAW CHORZEMSKI

Redaktor techniczny:
JADWIGA JEGOROW

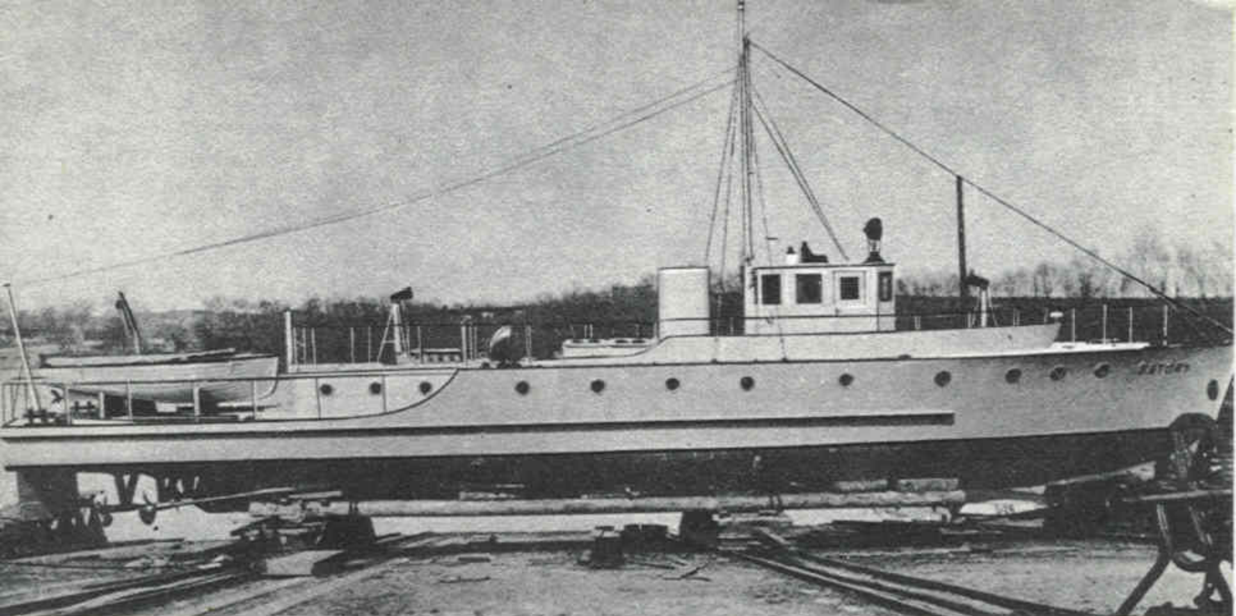
Wydawnictwo MON
Kuligiewicz Mieczysław: *Kuter pościgowy „Batory"*. — Wwa 1974. Wydawn. Obrony Nar. 8° s. 16 il. tab. tabl. [Seria] TBU [zeszyt] nr 28

UKD: 623.824
Marynarka wojenna

Broszura z serii TBU; zawiera opis rozwoju historycznego, konstrukcji i działania polskiego dozorowca „Batory"; bogato ilustrowana zdjęciami i planszami.



Sylwetka kutra pościgowego *Batory* **— 1933 r.**



Batory w okresie budowy na slipie Stoczni Modlińskiej (kwiecień 1932 r.)
(ze zbiorów CAW)

Kuter pościgowy Batory

BATORY to niewielki dozorowiec o barwnym i długim życiorysie, dzieł(polskiego konstruktora i stoczniowca, przewyższające celowością i nowoczesnością rozwiązań konstrukcyjnych — a także pięknem sylwetki — oferowane Polsce jednostki zbudowane w renomowanych stoczniach zagranicznych.

BATORY to bohater głośnej, brawurowej akcji przeprowadzonej w przededniu kapitulacji Helu, kiedy to dzielny kuter przerwał hitlerowską blokadę i mimo wykrycia przez duży niemiecki okręt wojenny dotarł szczęśliwie do brzegów neutralnej Szwecji.

BATORY to zasłużony weteran, który przez dwadzieścia lat pełnił trudną i odpowiedzialną służbę na straży polskiej granicy morskiej, wchodząc kolejno w skład Flotylli Straży Granicznej, Marynarki Wojennej i morskiej flotylli Wojsk Ochrony Pogranicza.

Jednostki Flotylli Straży Granicznej tuż po ukończeniu budowy (7 maja 1932 r.). Od prawej — kuter pościgowy *Batory*, motorówki patrolowe *Mazur*, *Ślązak* i *Kaszub*

(ze zbiorów CAW)



Konstruktor *Batorego*, inż. Aleksander Potyrała, pionier polskiego budownictwa okrętowego, w Polsce Ludowej, profesor Politechniki Gdańskiej, wybitny pedagog, wychowawca młodej generacji okrętowców i zasłużony organizator przemysłu okrętowego

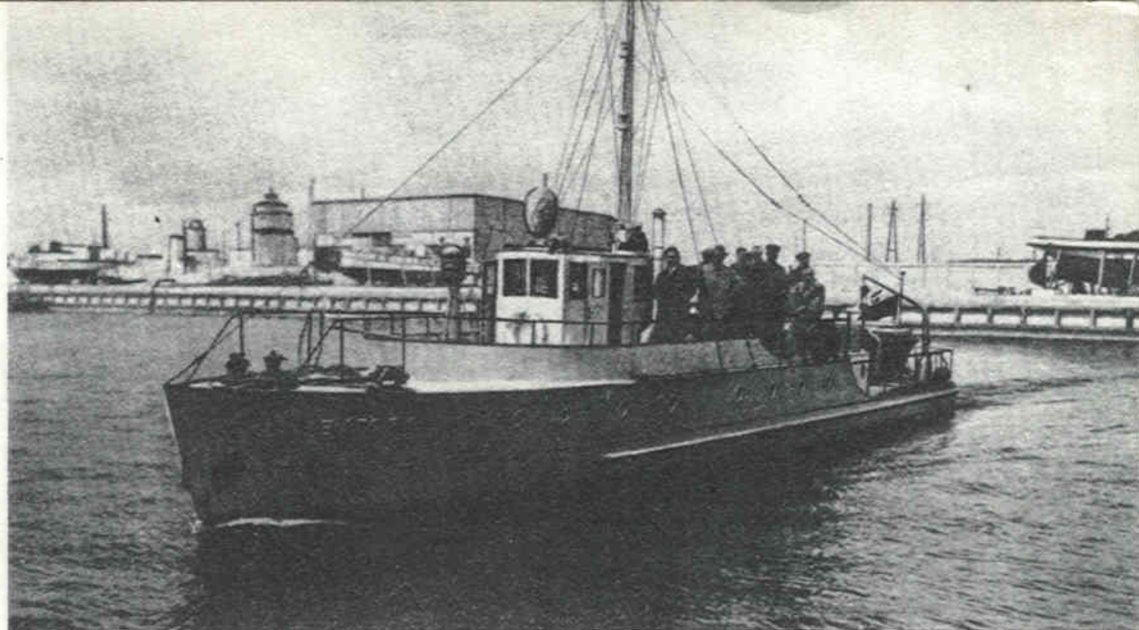
(z Arch. mies. „Morze")

OCHRONA GRANICY MORSKIEJ

Sprawa należytego zabezpieczenia polskiej granicy morskiej i związana z tym nierozerwalnie konieczność posiadania odpowiednich jednostek pływających zarysowała się ostro już w 1920 r., wkrótce po zajęciu niewielkiego skrawka wybrzeża morskiego, przyznanego Polsce na mocy postanowień traktatu wersalskiego.

W maju 1920 r. Departament dla Spraw Morskich, kierujący wówczas całokształtem spraw związanych z obroną Wybrzeża, zakupił w Gdańsku i Elblągu 4 motorówki oraz łódź żaglowo-motorową, kwalifikujące się do służby strażniczej. Jednostki otrzymały oznaczenia *M51 — M55* i po przekazaniu sprawującemu ochronę granicy morskiej I Baonowi Morskiemu w Pucku rozpoczęły służbę patrolową.

Pierwsze motorówki strażnicze, małe i nie uzbrojone, nie były w stanie zapewnić należytej ochrony granicy morskiej o długości 140 km. Na jesieni 1920 r. zaczęły napływać meldunki o naruszaniu wód terytorialnych przez niemieckie statki, których załogi prowadziły antypolską agitację wśród ludności kaszubskiej. Podjęte w związku z tym starania o kredyty na zakup 6 kutrów torpedowych typu *Thornycroft CMB* nie przyniosły rezultatów i do czasu nadejścia w 1921 r. pierwszych



Podczas prób odbiorczych, przeprowadzonych w maju i czerwcu 1932 r., *Batory* bazował w gdyńskim porcie handlowym

(z Arch. Dokumentacji Mechanicznej)

okrętów wojennych polskie wody terytorialne były niemal bez ochrony.

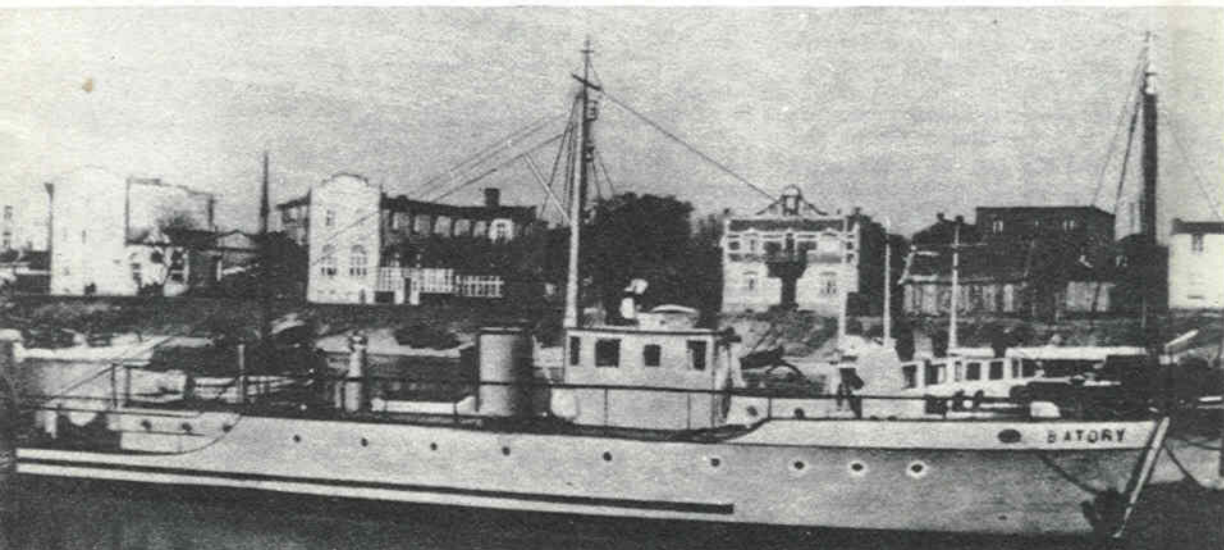
Zakupiony w 1921 r. okręt strażniczy *Myśliwy* — dawny brytyjski kuter patrolowy typu *ML* — nie spełnił pokładanych w nim nadziei. Niesprawne silniki uniemożliwiły efektywne użycie go w służbie granicznej i od 1922 r. *Myśliwy* stał przeważnie w porcie puckim, pełniąc funkcję okrętu flagowego dowódcy floty.

W 1921 r., gdy ochronę odcinka granicy morskiej przejęła policja, kontrolę na wodach Zatoki Puckiej sprawowała jedna zaledwie motorówka, a w sporadycznych przypadkach korzystano z kutrów rybackich. Wobec wzrostu przemytu, na początku 1922 r. utworzono Straż Celną, sprawującą także ochronę celną na granicy morskiej. Straż otrzymała w związku z tym kuter żaglowo-motorowy o nazwie *Strażnik I*, powolny i nie uzbrojony, a jedyną bronią znajdującą się na jego pokładzie były zwykłe karabiny i rewolwery. Druga jednostka straży celnej — motorówka *Strażnik II* — stacjonowała na terytorium Wolnego Miasta Gdańska i nie używano jej do służby patrolowej na wodach terytorialnych. Poza nią na Wybrzeżu istniały 4 motorówki policyjne, wykorzystywane raczej do celów porządkowych.

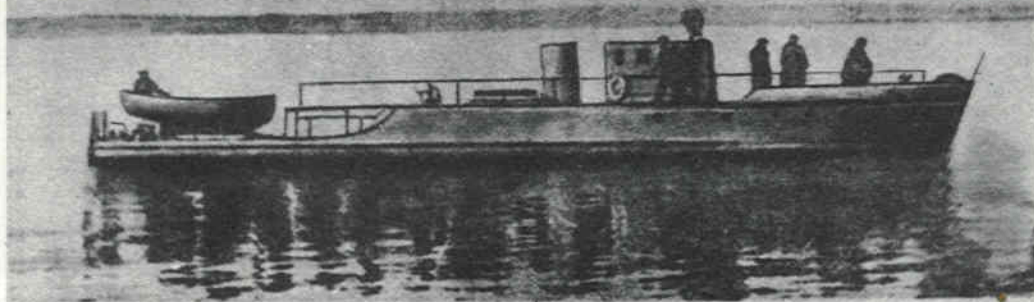
W latach 1927—1928 Straż Celną przekształcono w zmilitaryzowaną Straż Gra-

***Batory* po pierwszej przebudowie, która zmieniła nieco jego sylwetkę — 1934 r.**

(z Arch. Dokumentacji Mechanicznej)



"Batory" i gotländska farvatten.



En bild från infarten till Klintehamn.

Vi visa här en bild av den polska patrullbåten "Batory", som då Hela-fästningen föll, bemannades med sex officerare och tio meniga och civila. Över de tyska minfälten och genom bevakningskedjan klarade man sig ut på fritt vatten och nådde slutligen Gotland, just då bränslet var så gott som slut.

På fördäck står (i mitten den tillfällige befälhavaren ombord, en infanterikapten, och närmast hytten

Wycinek ze szwedzkiej gazety, opisujący brawurową akcję polskiego kutra (ze zbiorów J. Pertka)

niczną. Na granicy morskiej w dalszym ciągu jedyną jednostką patrolową był *Strażnik I*. Tymczasem działalność przemytnicza na polskich wodach terytorialnych przybrała rozmiary alarmujące. Ścisła prohibicja obowiązująca w Szwecji i Finlandii spowodowała, że przemyt polskiego spirytusu do tych krajów wzrósł do rozmiarów nie spotykanych. Na terytorium Wolnego Miasta Gdańska rozwinęli ożywioną działalność różnego rodzaju przemytnicy i aferzyści, powstawały gangi dysponujące pochodzącymi z demobilu ścigaczami. Załogi statków przemytniczych grasujących na Bałtyku nie cofały się nawet przed użyciem broni i porywaniem celników.

Szybki rozwój Gdyni, wielkiego portu handlowego, również sprzyjał przemytowi. Na redach Gdyni i Gdańska pojawiły się łodzie, motorówki i kutry rybackie, które szmuglowały na obce statki alkohol, cukier, wyroby ze złota itp. Z kolei do Polski przemytniczymi kanałami przez Gdańsk płynęły towary zagraniczne — wyroby tytoniowe, wina, jedwabie i likiery. Konieczność ukrócenia przestępczego procederu spowodowała w końcu, że polskie władze podjęły decyzję o wyposażeniu Straży Granicznej w nowoczesne jednostki pływające, samotny bowiem *Strażnik I*, mimo wyposażenia go w ciężki karabin maszynowy, był bezradny wobec szybkich motorówek przemytniczych przekraczających bez trudu granicę.

JAK POWSTAŁ BATORY?

W latach 1928—31, gdy zapadła już decyzja zakupienia lub budowy jednostek pływających dla Straży Granicznej, rozmaite zagraniczne firmy handlowe i stocznie nadesłały oferty, proponując Polsce dostawę motorówek morskich i dozorowców różnych typów. Były wśród nich oferty holenderskie; Francuzi w paru ofertach proponowali sprzedaż motorówek i zdeklasowanych kutrów typu *CMB*, nadeszła również propozycja dostawy kutrów patrolowych znanej brytyjskiej stoczni Thornycrofta. Miały to być jednostki dwóch odmian — o długości 40 i 60 stóp, uzbrojone w 2 karabiny maszynowe typu *Lewis*.

Sprawą dostaw dla Straży Granicznej szczególnie mocno zainteresowali się Włosi, mający

duże doświadczenie w budowie szybkich, małych jednostek typu *MAS*. W 1929 r. nadeszła oferta, która wzbudziła zainteresowanie Straży Granicznej. Włosi proponowali dostawę kutrów typu *MAS* w dwóch odmianach — większej i mniejszej. Mniejsze kutry miały wyporność 7 ton, długość 11 m, szerokość 2,75 m i zanurzenie 0,5 m. Uzbrojenie stanowiły 2 ciężkie karabiny maszynowe, a silnik o mocy 220 KM, napędzający jedną śrubę, zapewniał prędkość 20 węzłów.

Kutry drugiej odmiany, o wyporności 19 ton, długości 18 m, szerokości 3,6 m i zanurzeniu 0,6 m, były uzbrojone w jedno działko 47 mm i 2 ciężkie karabiny maszynowe. Dwa silniki, o mocy 450 KM każdy, napędzały 2 śruby i zapewniały prędkość 25 węzłów.

Mimo otrzymania ofert renomowanych zagranicznych stoczni, proponujących dostawę gotowych jednostek, zdecydowano ostatecznie, że Straż Graniczna otrzyma jednostki zbudowane w kraju. W związku z tym zlecono Państwowym Zakładom Inżynierii, zarządzającym Stocznią Modlińską, zaprojektowanie i budowę trzech motorówek patrolowych o prędkości 15 węzłów i jednego kutra pościgowego o maksymalnej prędkości 25 węzłów.

Polski przemysł stoczniowy stawiał dopiero pierwsze kroki, a jego doświadczenia sprowadzały się do zaprojektowania i budowy dwóch monitorów rzecznych i kilku kutrów uzbrojonych. W tym stanie rzeczy Stocznia Modlińska nie czuła się na siłach zaprojektować nowoczesny, szybkobieżny kuter pościgowy, przeznaczony do służby na morzu, toteż w końcu postanowiono zakupić we Włoszech gotowy projekt wykonawczy, wzorowany na opisanym wyżej 19-tonowym kutrze typu *MAS*. Kadłub jednostki miała zbudować Stocznia Modlińska, natomiast silniki mieli dostarczyć Włosi, posiadający i w tej dziedzinie duże doświadczenie.

Choć umowa była już gotowa do podpisu, do budowy kutra typu *MAS* nie doszło. Nowo zaangażowany kierownik techniczny Stoczni Modlińskiej, inż. Aleksander Potyrała, stwierdził, że włoski projekt ma dwie zasadnicze wady. Otóż po pierwsze Włosi, dążąc do uzyskania dużych prędkości przy niewielkiej wyporności kutrów, hołdowali kształtom klasycznego kadłuba ślizgowego z redanem. Kształt ten charakteryzował się płaskim dnem, a więc nie nadawał się do pływania na Bałtyku, gdzie fala bywa krótka i wysoka nawet na wodach przybrzeżnych. Po drugie: dwa silniki benzynowe po 450 KM umożliwiały wprawdzie osiąganie wymaganej prędkości pościgowej 25 węzłów, jednak przy wymaganej przez Straż Graniczną prędkości marszowej 12 węzłów były wysoce nieekonomiczne. W tej sytuacji inż. Potyrała opracował własną, nowatorską i — jak się później okazało — niezwykle udaną koncepcję techniczną. Jednakże wprowadzanie w życie projektu inż. Potyrały nie było łatwe, ponieważ zarówno w Państwowych Zakładach Inżynierii, jak i w Straży Granicznej dostawca włoski prowadził zakulisowe zabiegi, aby wyjść na rynek polski. Zatwierdzono jednak projekt pościgowca, oparty na koncepcji technicznej opracowanej przez inż. Potyrałę. W projekcie tym przewidziano kadłub o kształtach obłych, co umożliwiało wychodzenie w morze przy każdej pogodzie. Jego silniki napędowe (dwa na paliwo lekkie dla prędkości maksymalnej 25 węzłów i jeden na paliwo ciężkie) miały zapewniać prędkość ekonomiczną rzędu 12 węzłów. Propozycja wykonania wiązań kadłuba, poszycia pokładu oraz nadbudówki i komina z duraluminium stanowiła w owym czasie nowość w budownictwie okrętowym. Pod koniec 1930 r. Stocznia Modlińska przystąpiła do budowy jednostki. Konieczność warsztatowego opanowania zupełnie nowej technologii elementów konstrukcyjnych kadłuba z duraluminium, jak też i



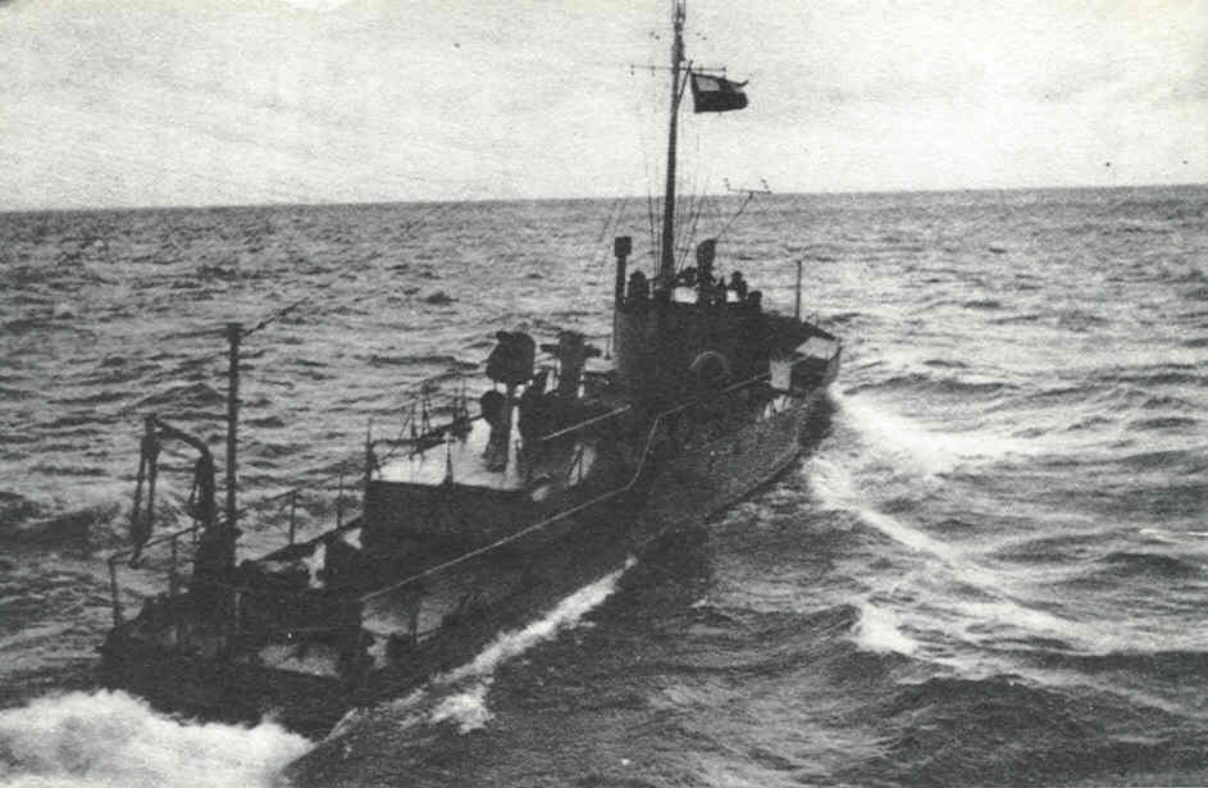
Po powrocie do kraju — 1946 r.
(z Arch. tyg. „Żołnierz Polski")

montaż skomplikowanej siłowni o łącznej mocy 1275 KM (którą trzeba było instalować w ciasnych pomieszczeniach niedużego statku) stwarzały liczne trudności. Mimo to *Batory* został zbudowany w ciągu niespełna półtora roku. Zwodowany w dniu 23 kwietnia 1932 r. i w początkach maja przeprowadzony Wisłą do Gdyni, został poddany próbom odbiorczym.

Próby te, przeprowadzone na wodach Zatoki Gdańskiej, wykazały, że prędkość maksymalna *Batorego* przy pełnym wyposażeniu wynosi 24,3 węzła, a prędkość marszowa 11 węzłów. Mimo że obydwie prędkości były nieco niższe od przewidzianych umową, mieściły się jednak w granicach tolerancji. *Batory* był w 1932 r. najszybszą polską jednostką pływającą, oczywiście poza kontrtorpedowcem *Wicher*, a na Bałtyku ustępował w swej klasie jedynie niemieckiemu ścigaczowi strażniczemu *UZ/S/18*, który przy niemal identycznej wyporności i wymiarach rozwijał prędkość 29 węzłów.

OPIS TECHNICZNY

KADŁUB: Konstrukcja mieszana, stalowo-duraluminiowa, o kształtach obłych, z obniżonym pokładem rufowym; stępka i wręgi z kształtowników stalowych; pokład i wiązania wewnętrzne kadłuba z duraluminium; poszycie z blach stalo-



Pod banderą z zielonym otokiem. Po powrocie do kraju dawny *Batory* przez wiele lat pełnił służbę na straży morskiej granicy PRL jako dozorowiec morskiej flotylli WOP. Zdjęcie z lat pięćdziesiątych

(foto W. Prażuch)

wych ocynkowanych, nitowane. Podział wewnętrzny: W kadłubie, podzielonym na 6 zasadniczych przedziałów, mieściły się, licząc od dziobu: komora łańcuchowa i zbiornik wody słodkiej; pomieszczenie załogi; akumulatornia; główne zbiorniki paliwa; radiostacja; kuchnia i piec c. o.; siłownia; pomieszczenie oficerskie; WC; zapasowe zbiorniki paliwa; magazynek bosmański i komora balastowa.

WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE: W pierwszym okresie służby kuter był wyposażony w jeden kompas magnetyczny — sterowy. W skład wyposażenia nawigacyjnego wchodził także chronometr, przechyłomierz, log i sonda. Kuter miał przepisowy zestaw świateł okrętowych i elektryczny klakson. Sprzęt ratunkowy składał się z łodzi roboczo-ratunkowej z wbudowanym na stałe silnikiem o mocy 12 KM, czterech kół ratunkowych i indywidualnych kamizelek ratunkowych.

WYPOSAŻENIE ARTYLERYJSKIE: Kuter miał zabudowane w części dziobowej specjalne wzmocnienie, pozwalające na ustawienie działka morskiego małego kalibru. Zasadnicze uzbrojenie składało się z dwóch ciężkich karabinów maszynowych Maxim 08 kalibru 7,9 mm na trójnożnych, składanych podstawach morskich, przystosowanych do strzelań przeciwlotniczych. Karabiny te chłodzone były wodą i strzelały nabojami zwykłymi, umieszczonymi w taśmach parcianych, najczęściej po 250 naboi. Długość broni (z odrzutnikiem) wynosiła 1255 mm, szybkostrzelność — do 500 strz./min, prędkość wylotowa — około 755 m/s, donośność pozioma — 3500 m, pionowa 1000 m; ciężar broni (bez podstawy) z chłodnicą wypełnioną wodą — 23 kg.

WYPOSAŻENIE ŁĄCZNOŚCI: Jedna radiostacja nadawczo-odbiorcza o zasięgu do 200 km, antena stała przewodowa, rozpięta pomiędzy masztem a drzewcem bandery. Kuter wyposażony był w reflektor Scintilla o zasięgu do 5 km, lampę sygnalizacyjną — szczytówkę i zestaw flag sygnałowych.

WYPOSAŻENIE ELEKTROMECHANICZNE: Mechanizmy główne stanowiły 2 silniki gaźnikowe 12-cylindrowe typu *Maybach*, o mocy 550 KM każdy przy 1600 obr/min i 1 silnik wysokoprężny (diesel) 6-cylindrowy typu *Maybach* o mocy 175 KM przy 1600 obr/min. Oprócz tego kuter wyposażony był w silnik pomocniczy, napędzający prądnicę i pompę pożarową. Na jednostce znajdowała się też bateria akumulatorów ołowiowych o pojemności 750 Ah, zasilająca instalację prądem stałym o napięciu 24 V.

UKŁAD NAPĘDOWY: Silniki gaźnikowe pracowały bezpośrednio na wały śrubowe, napędzając dwie trzyskrzydłowe śruby o stałym skoku; silnik wysokoprężny pracował na wał śrubowy za pośrednictwem przekładni redukującej obroty w stosunku (2:1) i napędzał trzyskrzydłową śrubę o nastawnym skoku typu *Zeise*. Przy prędkości ekonomicznej pracował tylko silnik wysokoprężny, natomiast śruby obydwu silników gaźnikowych były odłączane specjalnymi

sprzęgłami i obracały się luzem. Podczas pościgu, gdy pracowały wszystkie trzy śruby, skrzydła śruby nastawnej były ustawione na duży skok, tak by praca silnika marszowego wspomagała pracę silników pościgowych. Układ napędowy *Batorego* był rozwiązaniem na wskroś nowoczesnym i wysoce ekonomicznym, który mimo swego skomplikowania zdał w pełni egzamin.

WYPOSAŻENIE KADŁUBOWE I POKŁADOWE: W skład wyposażenia wchodziły m. in.: urządzenie kotwiczne składające się z kabestanu, dwóch kotwic patentowych o ruchomych łapach, łańcuchów kotwicznych i dwóch chwytów łańcuchowych (stoperów); falochron chroniący sterówkę i włazy do pomieszczeń dziobowych; sześć par pachołków cumowniczych; 7 włazów typu modlińskiego o obrysie prostokątnym; sterówka, częściowo wpuszczona w głąb kadłuba; maszt konstrukcji stalowo-drewnianej z jedną reją i gaflem; komin; świetlik maszynowni; 2 nawiewniki; żurawik łodziowy i legary; trap; drzewce dziobowe i rufowe

URZĄDZENIE STEROWE: Ster o obrysie prostokątnym, zrównoważony; sektor sterowy nie osłonięty, umieszczony na pokładzie; sterociągi łańcuchowo-prętowo-linowe z dwoma amortyzatorami sprężynowymi.

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE

Klasyfikacja: Dozorowiec, określany także jako kuter pościgowy, pościgowiec, ścigacz Straży Granicznej, kuter patrolowy i celny.

Data budowy: Rozpoczęcie budowy pod koniec 1930 r., wodowanie 23 kwietnia 1932 r., ukończenie 7 maja 1932 r.

Produkcja: Państwowe Zakłady Inżynierii w Warszawie — Stocznia Modlińska w Modlinie.

Poddostawcy: Zakłady Maybach w Friedrichshafen (Niemcy); Zakłady Theodor Zeise w Hamburgu-Altonie (Niemcy).

Wyporność: 26,5 tony std (po 1933 r. — 28 ton).

Wymiary: Długość całkowita 21,2 m, szerokość 3,6 m, zanurzenie 1,1—1,35 m.

Uzbrojenie: 2 ciężkie karabiny maszynowe *Maxim 08* kalibru 7,9 mm.

Napęd: 2 silniki gaźnikowe 12-cylindrowe *Maybach* o mocy 550 KM każdy; 1 silnik wysokoprężny (diesel) 6-cylindrowy *Maybach* o mocy 175 KM; 3 śruby.

Paliwo: a) dla silników pościgowych — benzol; 2 zbiorniki rozchodowe, mieszczące po 100 kg benzolu każdy i 2 zbiorniki zapasowe po 600 kg benzolu każdy; przeciętne zużycie paliwa przez 2 silniki — 230 kg/h; zapas paliwa wystarczał na 6 godz. ruchu;

b) dla silnika marszowego — olej gazowy; 1 zbiornik rozchodowy, mieszczący 100 kg oleju i 2 zbiorniki zapasowe po 400 kg oleju każdy; przeciętne zużycie paliwa 36,8 kg/h; zapas paliwa wystarczał na 24 godz. ruchu.

Osiągi: Prędkość maksymalna (pościgowa) 24,3 węzła; prędkość marszowa (ekonomiczna) 11 węzłów; zasięg pływania przy prędkości pościgowej — 145 Mm, przy prędkości marszowej — 264 Mm.

Załoga: 10 ludzi.

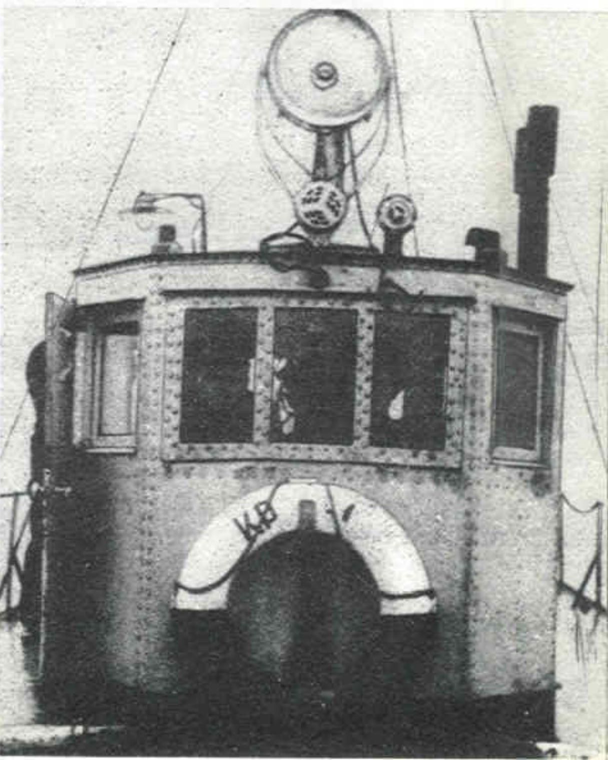
W WALCE Z PRZEMYTEM

W końcu 1930 r., równolegle z pracami nad budową Batorego, Stocznia Modlińska przystąpiła do budowy trzech dużych motorówek morskich — *Kaszub*, *Mazur* i *Ślązak*. Nowo zbudowane jednostki strażnicze rozpoczęły służbę w czerwcu 1932 r., tworząc formację zwaną Flotyllą Straży Granicznej, bazującą w porcie rybackim na Helu i podlegającą pod względem operacyjnym Inspektoratowi Granicznemu w Gdyni. Jednostki flotylli, określane jako „statki niewojenne, państwowe", nosiły banderę handlową, a podczas pełnienia czynności służbowych podnosiły na maszcie białą flagę z żółtym znakiem laski Merkurego, godłem Ministerstwa Skarbu.

Największa jednostka flotylli — *Batory*, rozpoczęła regularne rejsy patrolowe wzdłuż wybrzeża, przeważnie nocne, czatując z wygaszonymi światłami na przemytnicze jednostki. Wkrótce przemytnicy przekonali się, że przewaga prędkości *Batorego* jest zbyt wielka, by próbować ucieczki. Czasy, gdy powolny i samotny *Strażnik I* był przedmiotem drwin przestępców, minęły.

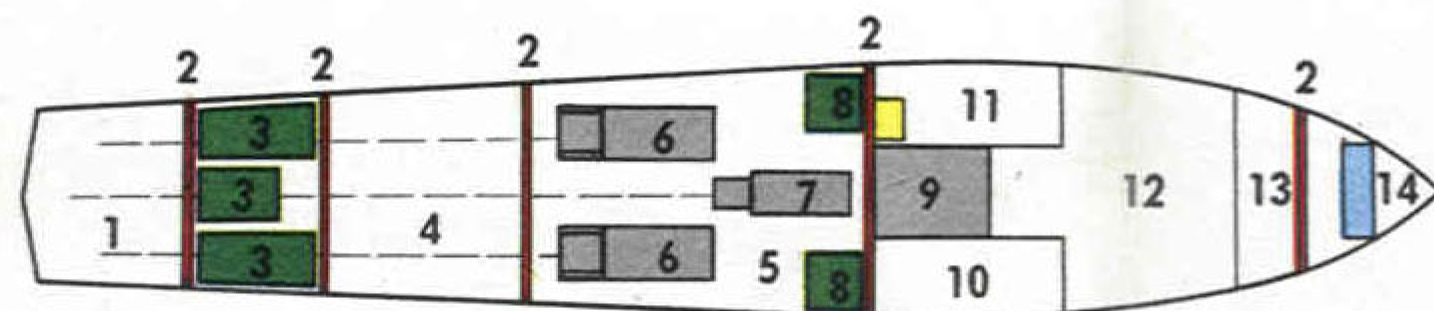
Mimo iż *Batory* był niezwykle udaną konstrukcją, w niespełna rok po wejściu do służby musiał zostać poddany dość gruntownej przebudowie, co bynajmniej nie wynikało z błędów konstrukcyjnych czy technologicznych. Po prostu doświadczalny charakter zastosowania przy budowie dużego procentu elementów duraluminiowych kazał się liczyć z ewentualnością ich wymiany po pewnym okresie, co zresztą zostało wzięte pod uwagę w umowie między Stocznią Modlińską a Strażą Graniczną. I rzeczywiście, po rocznym stykaniu się z wodą morską, wszystkie zewnętrzne elementy duraluminiowe kutra uległy daleko posuniętej korozji i musiano je zastąpić takimi samymi elementami stalowymi. Podczas przebudowy, prze-

Sterówka kutra w okresie, gdy nosił on oznaczenie taktyczne *KP-1*
(z Arch. tyg. „Granica")



Kuter pościgowy *Batory* (według stanu z 1932 r.)
1 — drzewce rufowe; 2 — żurawik łodziowy; 3 — ster; 4 — śruba; 5 — ciężki karabin maszynowy; 6 — zejściówka; 7 — właz; 8 — nawiewnik siłowni; 9 — pachołki cumownicze; 10 — świetlik siłowni; 11 — komin; 12 — falochron; 13 — maszt; 14 — sterówka; 15 — komin kuchni i c.o.; 16 — światło pozycyjne; 17 — wlewy zbiorników; 18 — nawiewnik; 19 — reflektor; 20 — klakson; 21; — koła ratunkowe; 22 — skrzynia na kamizelki ratunkowe; 23 — kabestan; 24 — stoper; 25 — kotwica; 26 — odbojnica; 27 — część podwodna kadłuba; 28 — sterociąg; 29 — łódź roboczo-ratunkowa.

Kuter pościgowy *Batory*
Przekrój wewnętrzny: 1 — komora balastowa i magazynek bosmański; 2 — gródź wodoszczelna; 3 — zbiorniki paliwa (zapasowe) 3 × 500 l; 4 — pomieszczenie oficerskie; 5 — siłownia; 6 — silniki benzolowe po 550 KM; 7 — silnik dieslowski 175 KM; 8 — zbiorniki paliwa (główne) 2 × 400 l; 9 — akumulatornia; 10 — radiostacja; 11 — kuchnia i piec c.o.; 12 — pomieszczenie załogi; 13 — pomieszczenie bosmańskie; 14 — komora łańcuchowa i zbiorniki wody słodkiej 400 l*



---
* Pojemność zbiorników paliwa wg danych powojennych. Pojemność z okresu międzywojennego uwzględniono w danych taktyczno-technicznych (str. 7).



Dozorowiec WOP — *KP-1* — to ten sam *Batory*, który w 1939 r. przerwał blokadę Helu. Zdjęcie z lat pięćdziesiątych (z Arch. tyg. „Granica")

prowadzonej latem 1933 r., wymieniono pokład, sterówkę, komin (któremu przy okazji nadano kształt skośny), świetlik maszynowni i włazy, zastępując dotychczasowe włazy „modlińskie" o obrysie prostokątnym — włazami o wyższym zrębie i obrysie owalnym. Natomiast wszystkie duraluminiowe wiązania wewnętrzne kadłuba, nie stykające się bezpośrednio z wodą, zachowały się w stanie nienaruszonym, nawet po kilkunastu latach ciężkiej służby na morzu. Częściowe niepowodzenie pionierskich doświadczeń Stoczni Modlińskiej, z zastosowaniem duraluminium w budownictwie okrętowym, nie zahamowało prac polskich uczonych nad opracowaniem stopu lekkiego dla konstrukcji okrętowych i w latach 1938—39 powstała nowa, w pełni udana jednostka: ścigacz rzeczny *KU 30*, zbudowany z polskiego stopu lekkiego — alupolonu.

W trakcie przebudowy *Batorego*, poza wymianą elementów duraluminiowych, dokonano innych jeszcze zmian, uzupełniając przy okazji wyposażenie nawigacyjne, kadłubowe i pokładowe.

Oprócz posiadanego już kompasu sterowego, *Batory* otrzymał kompas główny, który ustawiono na pokładzie, za świetlikiem maszynowni. Wymieniono także urządzenie kotwiczne, zastępując kabestan windą kotwiczną o napędzie ręcznym. Zlikwidowano duży, półokrągły falochron duraluminiowy, chroniący tylko włazy i sterówkę, a w zamian wykonano w części dziobowej stalowe nadburcie, chroniące także urządzenie kotwiczne i cumownicze.

Przebudowa jednostki, oprócz zmian w sylwetce, pociągnęła za sobą zmiany znacznie istotniejsze. Wymiana elementów duraluminiowych na znacznie cięższe stalowe wpłynęła na wzrost ciężaru jednostki, a to z kolei spowodowało wzrost zanurzenia o 10 cm i pociągnęło za sobą spadek prędkości pościgowej poniżej 23 węzłów. Dopiero po przekuciu skrzydeł obydwu śrub silników gaźnikowych *Batory* odzyskał dawną prędkość.

Motorówki patrolowe dozorowały wody przybrzeżne i redy portów nie wychodząc na ogół w pełne morze. Czasami, w związku z naruszeniem wód przybrzeżnych przez rybaków obcej narodowości, musiała interweniować cała flotylla i zdarzało się, że zatrzymywano kilkanaście kutrów naraz.

Chociaż zdobyto się na budowę zespołu nowoczesnych jednostek strażniczych kosztem półtora miliona ówczesnych złotych, ograniczenia budżetowe zaczęły z czasem paraliżować działalność flotylli. Brak funduszów na zakup i wymianę silników spowodował, że coraz częściej motorówki patrolowe stały bezczynnie w porcie, i tylko *Batory* był nadal aktywną jednostką. Polski ścigacz zyskał na Wybrzeżu przydomek „postrachu przemytników". W 1936 r. *Batory* zatrzymał niecodziennego przestępcę — motorówkę *Margit* z ładunkiem kilku skrzyń pistoletów.

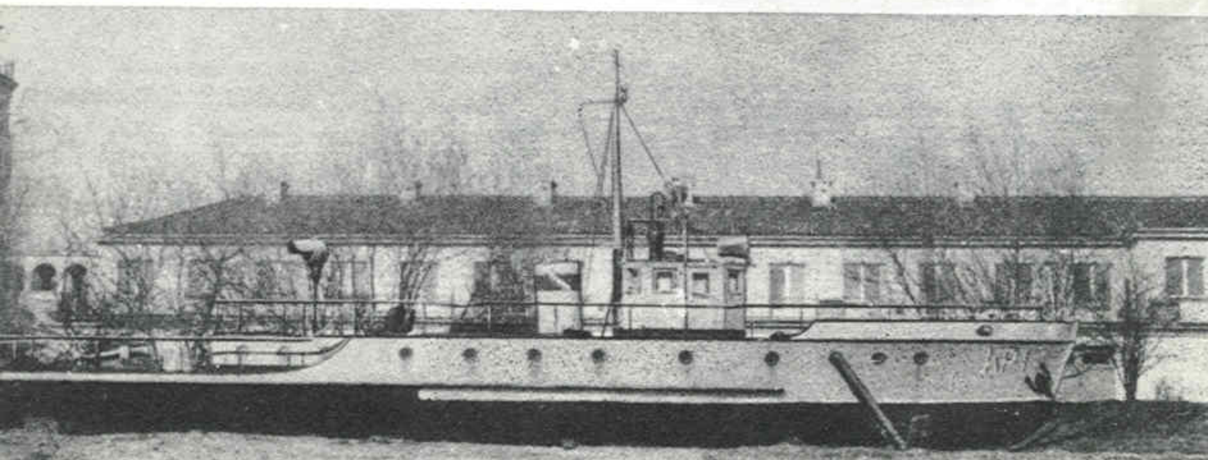
Wzrost przemytu dewiz zmusił w 1937 r. do przywrócenia pełnej sprawności Flotylli Straży Granicznej, przy czym motorówkę *Ślązak* skierowano na dolną Wisłę w celu ochrony biegnącego wzdłuż rzeki odcinka granicy państwowej.

Postępująca hitleryzacja Wolnego Miasta Gdańska i coraz bardziej otwarta antypolska polityka Trzeciej Rzeszy były przyczyną coraz częstszego naruszania polskiej granicy morskiej. Przestępcze organizacje przemytnicze, działające z terenu Wolnego Miasta Gdańska w okresie poprzedzającym wybuch wojny, były wykorzystywane w celu przerzucania do Polski hitlerowskich szpiegów i dywersantów bądź organizowania ich ucieczek. Gdy naruszanie granicy morskiej przez okręty i samoloty Trzeciej Rzeszy stało się nagminne i bezceremonialne, Straż Graniczna zaczęła pomagać Marynarce Wojennej w pełnieniu służby obserwacyjnej. W sierpniu 1939 r. *Batory*, *Kaszub* i *Mazur* zostały zmobilizowane i podniosły banderę wojenną. Z chwilą wybuchu wojny jednostki te podporządkowano dowódcy Rejonu Umocnionego Hel, kmdr. Włodzimierzowi Steyerowi.

W OBRONIE HELU

Dzień 1 września 1939 r. zastał zmobilizowane jednostki Straży Granicznej w ich dotychczasowej bazie — porcie rybackim na Helu. W dniu tym lotnictwo

***KP-1* w Warszawie — 1964 r.** **(foto L. Komuda)**



hitlerowskie przeprowadziło pierwszy silny nalot na Hel — 28 nurkowców typu *Ju 87* zaatakowało bombami stanowiska artylerii nadbrzeżnej i port wojenny. W odpieraniu nalotu, który wobec silnego ognia polskich baterii przeciwlotniczych nie przyniósł rezultatów, wzięły czynny udział motorówki Straży Granicznej, ostrzeliwując nieprzyjacielskie bombowce z ciężkich karabinów maszynowych.

W dniu 2 września Niemcy przeprowadzili znów szereg silnych ataków lotniczych na Hel. Również i w tym dniu nasze jednostki strażnicze wspierały obronę przeciwlotniczą półwyspu ogniem swych cekaemów.

W czasie trwania działań wojennych na Wybrzeżu *Batory* i motorówki patrolowe parokrotnie wychodziły w morze, wykonując różne zadania na wodach przybrzeżnych. W dniu 7 września Batory współpracował z okrętem podwodnym *Ryś*, który od wybuchów bomb głębinowych doznał uszkodzeń i schronił się w porcie na Helu. Gdy okręt podwodny po opróżnieniu i przepłukaniu zbiorników rufowych wyszedł z portu, *Batory* ruszył w ślad za nim, sprawdzając, czy na powierzchni morza nie pozostaje zdradliwy ślad ropy, częsta przyczyna zguby idącego w zanurzeniu okrętu podwodnego.

Gdy połączenie lądowe między walczącą Gdynią i Oksywiem a Rejonem Umocnionym Hel zostało przerwane, *Batory* dokonał nocnego wypadu do rejonu Oksywia, przewożąc na Hel ze szpitala polowego w Babim Dole transport rannych.

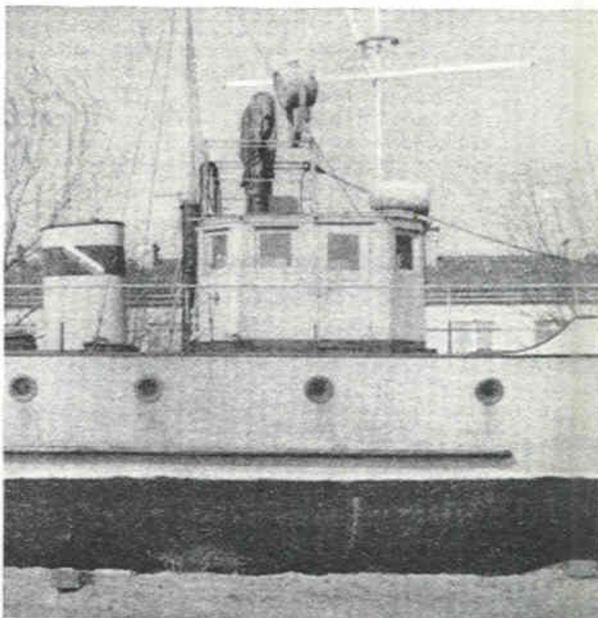
Chociaż już w dniu 10 września z jednostek strażniczych zdjęto uzbrojenie i wyokrętowano załogi, które zajęły stanowiska obronne na lądzie — podczas późniejszych przygotowań do akcji stawiania zagrody minowej przez minowce *Czajka, Rybitwa* i *Jaskółka* zrodziła się myśl użycia w tej akcji *Batorego* i motorówek. Idąc pod osłoną nocy w pewnej odległości od minowców, *Batory* miałby za zadanie ostrzec je rakietami w razie napotkania okrętów nieprzyjacielskich. Ostatecznie z projektu tego zrezygnowano i dopiero w dniu 1 października załogi *Batorego* i motorówek patrolowych powróciły na swe jednostki.

Wobec upadku Warszawy i wygasania walk na obszarze Polski położenie bohatersko broniącego się Helu stało się beznadziejne. W dniu 1 października zaczęło obowiązywać zawieszenie broni, a w rozmowach kapitulacyjnych ustalono, że Niemcy rozpoczną obsadzenie Helu w dniu następnym. Obrońcy półwyspu rozpoczęli samorzutnie niszczenie broni, spalono szyfry, a dowódca Floty, kontradmirał Józef Unrug, udzielił ogólnego zezwolenia na po-



Widok od dziobu **(fot. L. Komuda)**

Śródokręcie **(fot. L. Komuda)**





Widok od rufy
(Zdjęcie wykonano zimą 1963/64 r., w okresie czasowego postoju jednostki na lądzie, przed Klubem Morskim LPŻ w Warszawie.)

dejmowanie prób przedarcia się drogą morską do neutralnej Szwecji, na własne ryzyko. Wcześniejsze próby przerwania się przez kordon hitlerowskiej Kriegsmarine wzdłuż polskiego wybrzeża kończyły się na ogół niepowodzeniem. Mimo to chęć uniknięcia niewoli powodowała, że ochotników do ryzykownych przedsięwzięć nie brakowało.

BATORY PRZERYWA BLOKADĘ

W dniu 1 października 1939 r., gdy kapitulacja Helu była już kwestią godzin, jeden z oficerów łączności, kpt. Jerzy Milisiewicz, przedstawił kontradmirałowi Józefowi Unrugowi swój plan przerwania blokady na kutrze *Batory*. Dowódca floty, doświadczony oficer marynarki, dość sceptycznie oceniał szanse *Batorego*, lecz zezwolenie wydał.

O zmroku kuter prowadzony przez kpt. Milisiewicza, zamiłowanego żeglarza, opuścił port rybacki na Helu z szesnastoma śmiałkami na pokładzie, wśród których było pięciu oficerów marynarki. *Batory* w pierwszym etapie swego rejsu szedł na silnikach benzolowych z prędkością 15 węzłów, kierując się na północny wschód, kursem równoległym do Mierzei Wiślanej. Obranie kursu równoległego do nieprzyjacielskiego brzegu okazało się pomysłem szczęśliwym. Niemcy, spodziewając się zapewne, że uciekinierzy z Helu będą obierać najkrótszą drogę, słabo dozorowali kierunek północno-wschodni. Dzięki temu *Batory* po dwóch godzinach niczym nie zakłóconego marszu mógł obrać właściwy kurs, północno-zachodni, prowadzący na Gotlandię. Znany publicysta morski, Jerzy Pertek, tak opisuje dalszy przebieg ryzykownej eskapady *Batorego:*

„Noc była dość jasna i w tych warunkach, w razie spotkania, „Batory" mógł zostać łatwo wykryty, chociaż płynął już wtedy bez świateł rozpoznawczych. Z drugiej strony zachodziła obawa, że dojrzenie świateł cudzego okrętu może nastąpić nie na tyle wcześnie, aby spotkania tego uniknąć. A jednak obserwatorzy „Batorego" stanęli na wysokości zadania, a może po prostu uciekinierom dopisał przysłowiowy łut szczęścia, dość że pierwsze światła zauważono z lewej burty z odległości wystarczającej, aby samemu zostać nie zauważonym i w porę uchylić się od spotkania. Natychmiast nastąpiła zmiana kursu na 90°, a potem, gdy napotkany okręt się oddalił, „Batory" wykonał zwrot za jego rufą na dawny kurs. W godzinę po pierwszym spotkaniu ponownie — było to w samą północ — zauważono światła, i tym razem dość wcześnie, by je niepostrzeżenie dla przeciwnika wyminiąć. (...) O 8.00 rano motorzysta zameldował, że zapas benzolu wystarczy już tylko na około dwie godziny. Kapitan Milisiewicz dał więc rozkaz uruchomienia silnika spalinowego. Nie okazało się to ani łatwe, ani proste i mat Kaźmierczak musiał się dobrze napracować, zanim wreszcie diesel zaskoczył.*

Pogoda się w tym czasie radykalnie pogorszyła. Wiatr wzrósł na sile, wzrosła także fala i zaczęły się tworzyć spienione grzywacze. Nadchodził sztorm. (...) W panującej burzy nie było mowy o wzięciu namiarów dla obliczenia pozycji, dlatego kapitan Milisiewicz nakazał dokładne sondowanie. Pomiary wykazały najpierw 19, a po przejściu 2 mil — 25 metrów, co oznaczało, że „Batory" znajdował się na Ławicy Hoburg, z czego wynikało, że kurs był właściwy, a Gotlandia jest już niedaleko. Przygnębienie malkonten-

* Tzn. wysokoprężnego (przyp. M. K.).

tów rychło więc ustąpiło miejsca nowej nadziei.

Burza wkrótce ustała i gdy widoczność wzrosła, okazało się, że „Batory" jest na trawersie latarni morskiej, stojącej na południowym cyplu wyspy. Po opłynięciu cypla ścigacz poszedł dalej na północ, aby dojść do Visby, na zachodnim brzegu Gotlandii *.

Po zbliżeniu się do brzegów Szwecji, gdy mogło się wydawać, że *Batoremu* nic nie jest już w stanie zagrozić, nad dzielnym kutrem i jego załogą zawisło niebezpieczeństwo. We wczesnych godzinach popołudniowych, gdy *Batory* znalazł się na trawersie wysepki Karlö, na horyzoncie pojawiła się złowroga sylwetka hitlerowskiego awiza *Grille*, patrolującego w tym rejonie. Niemiecki okręt, który w czasach pokojowych pełnił rolę jachtu państwowego Trzeciej Rzeszy, był w istocie silnie uzbrojoną, szybką jednostką wielkości dużego niszczyciela. Przy pełnej wyporności 3430 ton i uzbrojeniu składającym się z trzech dział 127 mm i 8 szybkostrzelnych działek przeciwlotniczych, *Grille* mógł rozwijać prędkość 26 węzłów. W tej sytuacji szanse ucieczki *Batorego* były równe zeru. Jednak i tym razem *Batorego* nie opuściło szczęście. Zanim nieprzyjacielski okręt zdołał podejść bliżej, polski kuter znalazł się na wodach terytorialnych Szwecji, a w pobliżu pojawił się szwedzki torpedowiec *Ragnar*. Pod jego eskortą, idąc na resztkach paliwa, *Batory* dotarł do małego portu Klintenhamn.

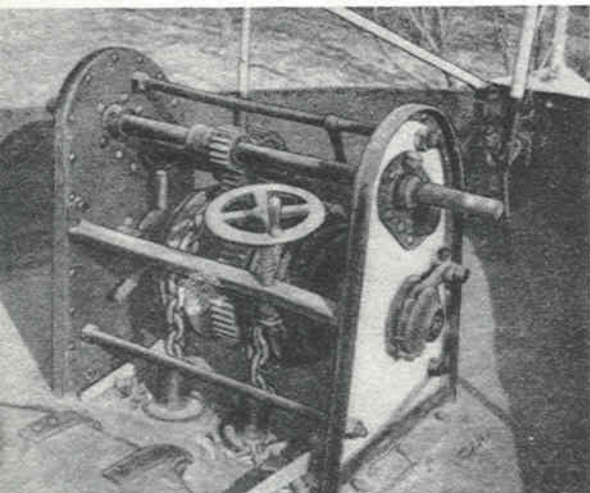
* Jerzy Pertek, *Wielkie dni małej floty*. Poznań 1972, s. 157—158.

NA OBCZYŹNIE

Mimo czynionych starań, by *Batory* po pobraniu paliwa mógł samodzielnie przejść do Visby lub któregoś z innych portów, władze szwedzkie internowały kuter. *Ragnar* odholował naszą jednostkę do Visby, gdzie na slipie dokonano naprawy śruby. Spośród szesnastu ludzi, którzy znajdowali się na pokładzie *Batorego*, sześciu zwolniono, pozostali wraz z kpt. Milisiewiczem zostali internowani. W listopadzie 1939 r. dozorowiec *Snapphanen* przeprowadził *Batorego* do miejsca ostatecznego postoju — Vaxholmu, gdzie znajdowały się

Fragment śródokręcia **(foto L. Komuda)**





Winda kotwiczna (foto L. Komuda)

już trzy internowane polskie okręty podwodne i żaglowiec szkolny *Dar Pomorza*. W latach drugiej wojny światowej polskie władze emigracyjne dwukrotnie rozważały możliwość sprzedaży *Batorego*, lecz do transakcji ostatecznie nie doszło.

BATORY WRACA DO KRAJU

W sierpniu 1945 r. do Szwecji udała się Polska Misja Morska, której szefem był kmdr. dypl. Jerzy Kłossowski, z zadaniem dokonania odbioru i sprowadzenia do kraju internowanych okrętów podwodnych *Sęp*, *Ryś* i *Żbik* oraz dwóch jednostek stojących pod banderą handlową — fregaty *Dar Pomorza* i kutra Straży Granicznej — *Batory*. Stan techniczny *Batorego* po blisko pięcioletnim postoju przy burcie *Daru Pomorza* był bardzo zły. Blachy poszycia w wielu miejscach naruszyła korozja, a nie uruchamiane od lat silniki wymagały dłuższego remontu. Mimo że w celu dokonania niezbędnej naprawy kadłuba *Batory* poszedł na tydzień do doku, zdecydowano, że do kraju wróci na holu.

W dniu 21 października 1945 r. polskie jednostki opuściły Sztokholm. W drodze przez zaminowany Bałtyk miał im towarzyszyć dywizjon szwedzkich trałowców. *Batory* szedł na holu za jednym z okrętów podwodnych. Podczas rejsu zerwał się silny sztorm, który trwał dwie doby, grożąc w każdej chwili zerwaniem liny holowniczej i zatopieniem kutra. Ale i tym razem *Batoremu* dopisało szczęście. W dniu 24 października powracające okręty znalazły się na polskich wodach terytorialnych i następnego dnia zakotwiczyły w Gdyni.

Po remoncie, który przywrócił mu pełną sprawność, *Batory* po raz drugi w swej historii podniósł banderę wojenną i wszedł w skład Polskiej Marynarki Wojennej. Powojenny wygląd i wyposażenie jednostki uległy niewielkim zmianom. Uzbrojenie kutra stanowił teraz jeden karabin maszynowy *Maxim 05/10* kalibru 7,62 mm, ustawiony w części rufowej nad pomieszczeniem oficerskim. Przebudowano maszt, dodając reję antenową, i zmieniono układ anten przewodowych. W okresie późniejszym kuter otrzymał dodatkowe zielone światło topowe (zielonym światłem topowym legitymują się w nocy okręty pogranicza).

Przydzielony do Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego w Świnoujściu pełnił służbę na dolnej Odrze, Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej. Służył m.in. komisji delimitacyjnej podczas wytyczania zachodnich granic Polski. Dla upamiętnienia bohaterskiej obrony Helu zmieniono jego nazwę na *Hel*.

POD BANDERĄ WOP

Tuż po zakończeniu wojny, gdy Marynarka Wojenna i służba ochrony znajdowały się dopiero w stadium organizacji, granicy morskiej strzegły jednostki radzieckie i Morska Milicja Obywatelska. Na początku 1946 r. straż na granicy morskiej objęły jednostki Wojsk Ochrony Pogranicza, jednak jeszcze do 1948 r. ochrona wód terytorialnych była prowadzona równolegle także przez Morską MO. Wiosną 1947 r. trzon morskiej flotylli WOP stanowił przekazany przez Marynarkę Wojenną kuter pościgowy *Hel* — dawny *Batory* — i kilka motorówek, wśród których był także *Celnik* — jedna z dawnych motorówek patrolowych Straży Granicznej. Jednostki flotylli wopowskiej używały bandery wojennej do 1948 r., gdy została wprowadzona bandera Wojsk Ochrony Pogranicza — biało-czerwona z zielonym otokiem.

Dawny *Batory* powrócił do służby granicznej i znów rozpoczął patrolowanie Zatoki Gdańskiej. W następnych latach kuter kilkakrotnie zmieniał nazwę: po *Helu* — na *7 Listopada*, później na *Dzierżyński*, a w końcu na *KP-1*.

W toku swej służby kuter brał udział w licznych patrolach, pościgach i akcjach ratunkowych, walcząc skutecznie z przestępcami i ratując życie ludzkie. W 1949 r. dzięki jego energicznej interwencji flotylla WOP powiększyła się o nową jednostkę. Od dłuższego już czasu obserwowano, że jeden z zachodnioniemieckich szyprów, mimo ostrzeżeń, ustawicznie narusza polskie wody terytorialne, odławiając ryby w Zatoce Pomorskiej. Trwało to do czasu, gdy dozorowiec — wówczas pod nazwą *7 Listopada* — zaskoczył owego rybaka na wodach polskich i doprowadził do portu. Zgodnie z prawem, po wydaleniu załogi z terytorium Polski, jednostkę zarekwirowano i wcielono do flotylli jako *DP-53*.

W roku 1954 wszystkie trzy silniki kutra były już tak zużyte, że trzeba było je wymienić. Zamiast dotychczasowych silników benzolowych trzeba było ustawić silniki zupełnie innego typu, wymagające adaptacji do celów morskich.

Zadanie, jakie stanęło przed załogą warsztatów remontowych WOP, było szczególnie trudne. Dzięki inicjatywie i nowatorskim pomysłom kadry inżynierskiej i załogi warsztatów wystarczyły niespełna dwa miesiące na wykonanie tej niezmiernie skomplikowanej operacji, wymagającej przeróbki linii wałów i siłowni. Przy okazji unowocześniono też wnętrze jednostki. Dawne silniki benzolowe zastąpiono silnikami *Škoda 706 R*, a stary diesel — silnikiem *Gray Marine* (który po paru latach zastąpiono z kolei silnikiem *Deutz*).

W dniu 1 maja 1954 r. dozorowiec *KP-1* był znów gotów do służby granicznej. Służył on także do szkolenia dowódców i załóg wopowskiej flotylli, a jednocześnie pełnił funkcję jednostki flagowej grupy dozorowców. Ugruntowała się opinia, że jest to jeden z najaktywniejszych i najlepszych dozorowców WOP, a służba na nim była traktowana jako zaszczytne wyróżnienie.

W 1955 r. — po raz trzeci w swej historii — dawny *Batory* przeżył ciężki sztorm. Po wielogodzinnej walce z żywiołem *KP-1*, mimo dzielnej postawy załogi, został wyrzucony na mieliznę. Ściągnięty po kilku dniach powrócił wkrótce do służby operacyjnej.

W latach 1952—56 polski przemysł okrętowy przystąpił do realizacji projektów budowy jednostek pływających dla morskiej flotylli WOP. Do służby zaczęły wchodzić nowoczesne jednostki, znacznie większe, sprawniejsze i lepiej uzbrojone niż *KP-1*. W grudniu 1957 r. *KP-1* mógł więc być już skreślony z listy jednostek pływających WOP. Przekazany Lidze Przyjaciół Żołnierza *KP-1* przeszedł w 1959 r. na Wisłę i po remoncie zaczął pełnić funkcje jednostki szkolnej i ratowniczej Klubu Morskiego LPŻ w Warszawie i Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego.

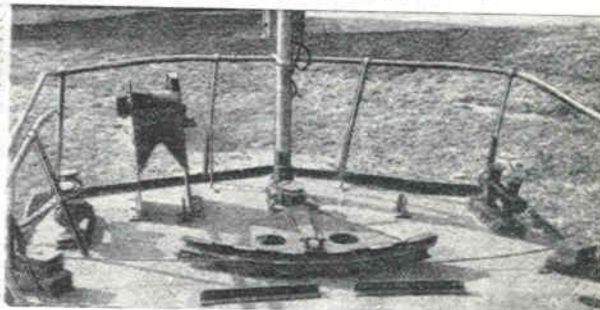
W pierwszym okresie po przekazaniu jednostki LPŻ zdemontowano z niej m.in. główny kompas, reflektor i żurawik łodziowy. W późniejszym okresie, poza ustawieniem dwóch reflektorów i kompasu na sterówce i wyposażeniem w nowy żurawik i szalupę, wygląd kutra *KP-1-Batory* (tak bowiem brzmiała jego nowa nazwa) nie uległ już większym zmianom.

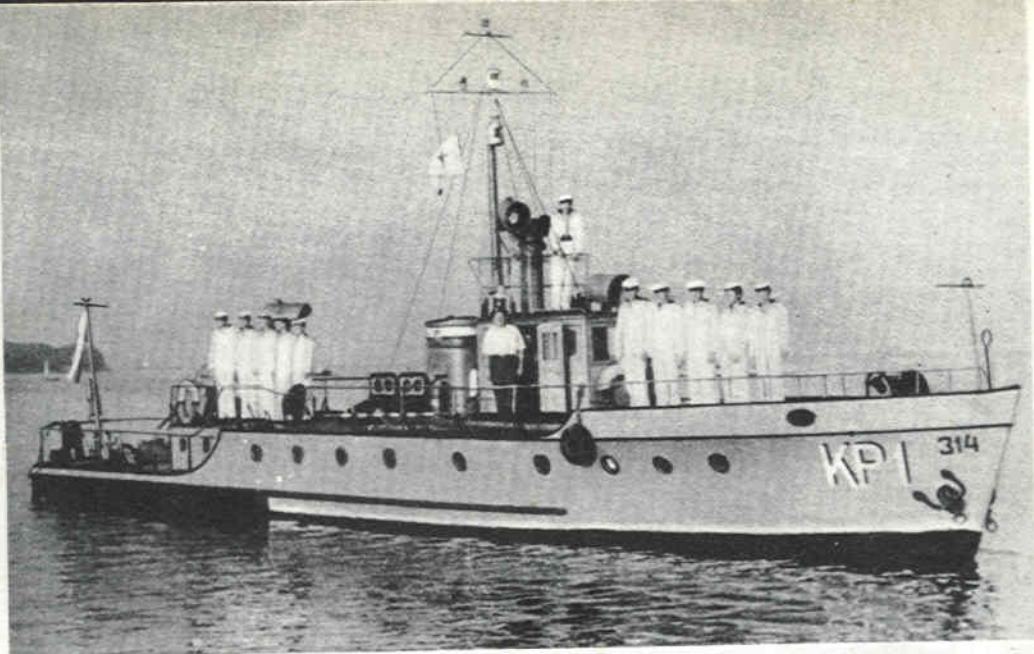
Po utworzeniu Ligi Obrony Kraju kuter został flagową jednostką Stołecznego Ośrodka Szkolenia Wodnego LOK, pływając na Zalewie Zegrzyńskim gdzie niejednokrotnie ratował życie ludzkie.

W 1969 r. *KP-1-Batory* był już wycofany z eksploatacji i stojąc w porcie żerańskim czekał na decyzję, co do swych dalszych losów.

W grudniu 1973 r., z inicjatywy Rady Pedagogicznej Ośrodka Szkolenia Wodnego LOK i na prośbę jednej z jednostek Marynarki Wojennej, prezes Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju, gen. bryg. Zbigniew Szydłowski, podjął decyzję o przekazaniu marynarzom historycznego kutra, który ma być przekształcony w okręt — pomnik w garnizonie helskim.

Fragment pokładu rufowego
(foto L. Komuda)





Pod banderą LOK. *KP-1-Batory* **na Zalewie Zegrzyńskim — 1966 r.**
(z Arch. „Expressu Wieczornego")

LITERATURA OPRACOWANIA

Boczkowski Z.: *Miny za burtą.* Wyd. MON, Warszawa 1967 r.
Dobrzański Z.: *Bogata historia małego okrętu.* „Granica" 1963 r. nr 10.
Dobrzański Z.: *Okręty jak ludzie.* „Granica" 1964 r. nr 41.
Dobrzański Z.: *Pod zieloną banderą.* „Morze" 1965 r. nr 1.
Kłossowski J.: *Wspomnienia z marynarki wojennej.* Wyd. MON, Warszawa 1970 r.
Komuda L.: *Uzbrojenie i osprzęt okrętów RP.* „Modelarz" 1965 r. nr 5.
Księga pamiątkowa *KP-1 „Batory"* (Masz. ilustr. pod red. inż. K. Talera),
Kuligiewicz M.: *Mało znane jednostki PMW.* „Morze" 1962 r. nr 6.
Mańkowski S.: *Pod banderą z zielonym otokiem.* Wyd. MON, Warszawa 1967 r.
Mańkowski S.: *Zarys historii ochrony granicy morskiej w Polsce.* Wyd. Zarządu Polit. Wojsk. Wewn., Warszawa 1967 r.
Mańkowski S.: *Małe okręty wojenne. Wyd. MON,* Warszawa 1971 r.
Miciński J.: *Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920—1939,* Wyd. Morskie, Gdańsk 1967 r.
Pajda T.: *Po dramatycznych przygodach w październiku 1939 KP-1 „Batory" niszczeje w porcie praskim.* „Express Wieczorny" 1972 r. nr 234.
Pertek J.: *Ryzykowna eskapada.* „Litery" 1964 r. nr 11.
Pertek J.: *Wielkie dni małej floty.* (Wyd. siódme) Wyd. Poznańskie, Poznań 1972 r.
Potyrała A.: *Wstęp do architektury okrętu.* Wyd. Komunikacyjne, Warszawa 1952 r.
Steyer W.: *Zagon kutra motorowego „Batory".* „Żołnierz Polski" 1946 r. nr 35.
Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1934. Lehmann, Monachium 1934 r.

Pięć tysięcy trzysta osiemdziesiąta ósma publikacja Wydawnictwa MON

Printed in Poland

Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1974 r. Wydanie I

Nakład 30 000+339 egz. Objętość 2,88 ark. wyd., 1,25 ark. druk. Papier offsetowy III kl. 100 g. format 70×100/16 z Zakładów Celulozowo-Papierniczych im. J. Marchlewskiego we Włocławku. Oddano do składu we wrześniu 1973 r. Druk ukończono w marcu 1974 r. Wojskowe Zakłady Graficzne w Warszawie. Zam. nr 2414 z dnia 20.X.73 r. Cena zł 7.— W-109.

Dotychczas ukazały się:

1. Czołg średni T-34; 2. Kontrtorpedowiec „Burza"; 3. Samolot myśliwski PZL P-24; 4. Rakieta „Wostok"; 5. Samolot bombowy PZL-37 „Łoś"; 6. Niszczyciel „Błyskawica"; 7. Wyrzutnia rakietowa „Katiusza"; 8. Działo pancerne SU-85; 9. Transporter opancerzony SKOT; 10. Samolot szturmowy Ił-2; 11. Ręczny karabin maszynowy DP; 12. Czołg pływający PT-76; 13. Samolot TS-11 „Iskra"; 14. Pistolet maszynowy PM-63; 15. Czołg średni T-54; 16. Okręt podwodny „Orzeł"; 17. Samolot myśliwski MiG-15; 18. Pociąg pancerny „Danuta"; 19. Samolot myśliwski PZL-23 „Karaś"; 20. Mina kontaktowa wz. 08/39; 21. Polski czołg lekki 7 TP; 22. Samolot myśliwski PZL P-11; 23. Samolot transportowy AN-12; 24. Opancerzony samochód rozpoznawczy BRDM; 25. Samolot myśliwski Jak-9; 26. Okręt szkolny „Iskra"; 27. Mały okręt rakietowy MOR.

W przygotowaniu:

Samolot wielozadaniowy PO-2; Samolot szkolno-treningowy TS-8 „Bies"; Pistolet P-64; Samolot myśliwski Ił-10; Czołg ciężki IS; Śmigłowiec Mi-1; Samolot myśliwski Avia B534.

zł 7.—

Sylwetka kutra pościgowego *KP-1* — 1954 r.

KP-1

Sylwetka kutra pościgowego *KP-1-Batory* — 1968 r.

KP-1

314

BATORY

zł 7.—

Sylwetka kutra pościgowego *KP-1* — 1954 r.

Sylwetka kutra pościgowego *KP-1-Batory* — 1968 r.